

Reg. 3652

# EL PUERTO DE BARCELONA

EN 1888

OPÚSCULO

POB

E. AMENGUAL

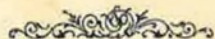
BARCELONA

TIPOGRAFÍA DE LOS SUCESORES DE N. RAMIREZ Y C.<sup>a</sup>

Pasaje de Escudillers, núm. 4

1888





# EL PUERTO DE BARCELONA

EN 1888



OPÚSCULO

POR

E. AMENGUAL





# EL PUERTO DE BARCELONA

EN 1888

---

La Exposición Universal, al venir á formar época en los anales de la progresiva Ciudad de los Condes, ha puesto en evidencia ante los ojos del mundo marítimo mercantil que se interesa por las cosas de la mar, las pobres condiciones en que todavía se halla el concurrido puerto de Barcelona, después de 27 años de trabajos y 27 millones de pesetas invertidas en su pretendida moderna construcción; pues el actual estado de sus obras dista mucho de corresponder á la primera ciudad marítima de la España, sobre todo cuando ha sabido remontarse á la honrosa altura en que la coloca el universal Certamen.

Por otra parte, la venida de S. M. la Reina Regente, al inaugurarse este gran concurso de las naciones, motivó la asistencia en nuestras aguas, es decir, en el puerto y rada, de poderosas escuadras y diferentes naves de guerra enviadas por las principales potencias de Europa y América; y sus almirantes, jefes y oficiales, según es de presumir, no dejaron de observar y consignar en sus Memorias ó libros de navegación, las imperdonables faltas que se notan en este importante puerto comercial en el año de gracia de 1888.

Y como por razón del propio Certamen internacional se han celebrado distintos Congresos, y en el de Ingeniería hubo de plantearse el tema sobre «Las mejoras en el Puerto de Barcelona»; una vez sacada á colación esta materia en tales circunstancias, no sólo hubimos de asistir impulsados por nuestra constante tarea en favor de la marina y comercio, á fin de presentar nuestro humilde criterio; sino que, coartada en parte nuestra voluntad por la limitación del Reglamento en aquellos Congresos, nos creemos en la necesidad de ampliar con este opúsculo nuestros aducidos argumentos, ya que los innumerables intereses que constituyen la reparación y abastecimiento de las embarcaciones, especialmente las de vapor, reclaman de consuno que no sea letra muerta lo

que allí quedó consignado, sino que se remueva y se active todo cuanto á la debida terminación del puerto se refiere.

Hay verdades amargas que no quisiera tenerlas que dar á la estampa el hombre prudente y precavido, pero cuando se han dedicado algunos años á cooperar desinteresadamente en algunos centros y corporaciones oficiales en bien del público, en una obra determinada que paga el comercio de la localidad, cual sucede con la construcción del puerto de Barcelona, y resultan infructuosos los esfuerzos individuales, y hasta colectivos, por eternizarse el expedienteo en las altas esferas oficiales, á la verdad, se descorazona el hombre más paciente y no le queda otro remedio que dar á los cuatro vientos de la publicidad sus desengaños y su modo de ver estos asuntos.

Hé aquí explicada en breve preámbulo la razón que justifica los presentes renglones, encaminados á probar las deficiencias, llamémoslo así, que tiene actualmente el primer puerto mercantil de nuestra patria.

**Puerto caro.**—Para dar forma más sencilla á los extremos que abraza esta demostración, haremos figurar la venida de un buque para descargar en el puerto de Barcelona.

Como previa introducción, forzoso es consignar que algunos capitanes de buques extranjeros se resisten á fletarse para este destino, por considerarlo punto de muchos gastos, refiriéndose principalmente al crecido recargo del impuesto de descarga si lo satisface el buque, y por tanto se va extendiendo la inteligencia en cuanto á vapores, de ser á cargo de los receptores de la mercancía. Para probar lo que influye el impuesto de descarga con su recargo de 2 pesetas por tonelada para obras de puerto, junto con otras gabelas de lanchaje, defectuosa comprobación de peso, etc., bastará decir que los fletes del carbón desde Inglaterra á Barcelona son los más altos que se pagan para el Mediterráneo, pues mientras que para Marsella, Génova, Trieste, Constantinopla, etcétera, etc., sólo valen actualmente, por término medio, 9 shelines, para Barcelona (siendo mucha menor la navegación) vale hasta 13 shelines.

**Farola.**—Conocida la desventajosa ó sensible comparación, imaginemos estar ya el supuesto buque á la vista de Barcelona. Lo primero que nota todo capitán, es la mala situación de la farola que ha de guiarle para la entrada, pues no ha llegado aún la hora de su indispensable cambio ó traslado de la misma aunque fuese provisional, causando tan prolongado *statu quo*, algún siniestro y no pocos sustos por engañarse los desorientados navegantes en ciertas ocasiones. ¿Por qué no se trasladada? así exclamamos en el Congreso de Ingeniería. Según se nos indi-

cara, la culpa está en la falta de una verdadera inteligencia sobre tal extremo entre la Dirección facultativa de las obras, y la de Obras públicas, á cuyo cargo está el alumbrado marítimo.

**Espigón del Este.**—Ya está el buque entre puntas, y allí siente mucho, como le sucederá durante ciertos días en el interior del puerto, la falta de un espigón más ó menos saliente que mitigue la marejada en la misma boca y evite bastante la resaca que penetra, cuyo espigón está ordenado construir, pero su estudio se difiere para las *Kalendas Greacas*, y á nuestro entender, debiera ya haberse hecho en la forma descrita por el ingeniero Sr. Valdés en el citado Congreso de Ingeniería. Algunos marinos lo quisieran más extenso, otros creen poderse por de pronto prescindir de tal adición con tal de adelantar otras atenciones del interior; pero como término conciliatorio y sin ser perjuicio para los demás, podría haberse acometido el citado espigón.

**Dársenas.**—Sigue el buque hacia adentro atravesando el antepuerto, y en lugar de encontrarse con una buena dársena cual corresponde á todo puerto de primer orden donde las anclas estorban, se halla con una vasta extensión de agua donde ha de fondear con dos ó tres y á veces cuatro anclas para amarrarse en andana; y tales cosas no se ven ya en lo que va de siglo en ninguna parte de la categoría de Barcelona, á menos de ser en naciones atrasadísimas. Hay que hacer la dársena en San Beltrán y acabar de convertir en dos ó tres el interior del puerto con una distribución sencilla, sin esperar el *Santo advenimiento* de una futura perfección. Se necesita la dársena, además, para establecer el Dique de carena.

**Atrache al muelle.**—Necesita atracarse el buque en el muelle para cumplir sus operaciones de carga y descarga, ó embarque y desembarque de pasajeros, ó proceder, en fin, á varias de las reparaciones que lo requieran. Pues suele acontecer en 1888, no solamente la falta de lugar, cosa remediable dando tranquilidad de oleaje merced al cerramiento de una dársena, sino también cierta rémora en tal servicio á causa de la competencia en la concesión de tales permisos, que se ha suscitado entre la autoridad civil y la de marina, ó sea entre la Dirección facultativa de las obras y la Capitanía del puerto, cosa que ha proporcionado y proporciona hoy por hoy algún disgusto á varios consignatarios y armadores de embarcaciones.

Y lo de sentir es, que á esta falsa situación en el tráfico del puerto, apenas se vislumbra término, y sigue el movimiento de lanchaje en las

mercancías, y la conducción de pasajeros con sus equipajes, causando molestias y gastos, y hasta cuestiones y perjuicios que no tienen los puertos bien organizados, en los cuales se tiende á remover obstáculos, suprimir remociones y dar facilidades en todo, así á las mercancías como á los pasajeros.

En las descargas del carbón mineral, por ejemplo, se procede de una manera tan costosa y perjudicial, que da grima contemplarlo, al reflexionar que no sólo es esta primera materia uno de los artículos que más rendimientos producen con su peso al impuesto de navegación, sino que por todas partes se procura con ella, por sus condiciones, ahorrar tiempo y dinero. Y cosas anómalas suceden también con el carbón vegetal de gran consumo en esta población, importándolo casi todo de Italia, y por cierto casi exclusivamente con bandera italiana.

**Grúas.**—Las treinta y tantas grúas hidráulicas para la descarga pertenecientes á las obras del Puerto, son aún en el año 1888 poco menos que objeto de adorno, pues no las utilizan apenas los buques por diferentes causas que no se han remediado por completo todavía, y resulta que su manejo y conservación cuesta más de lo que rinden con su trabajo. En cambio, existen otras tantas de las llamadas de mano, de propiedad particular, con las cuales, si bien se nota algún movimiento, se tienen tan apiñadas, que resulta confuso y atropellado muchas veces el tráfico en tan reducido ámbito, que hace tiempo debiera haberse ensanchado este servicio.

En los muelles falta todavía luz y agua para surtirse los buques, sobre todo en el trayecto de San Beltrán y de Poniente, donde deben también aún adoquinarse.

Faltan aún en Barcelona almacenes generales y de depósito, lugar exprofeso de comodidad y baratura para proveerse de combustible los vapores, que es lo que principalmente da vida al desarrollo del nuevo puerto de Luz en Canarias; y no se concibe hoy día un buen puerto sin facilidades para el carbón.

**Lastre.**—Falta igualmente la facilidad y economía en la operación de lastrar los buques, cosa que hace años permanece en embrión, y gracias que los modernos adelantos en la construcción de naves han introducido el lastrarse por sí mismos los vapores, y son así menos de las que serían en 1888 las necesidades de tal servicio.

**Boyas.**—Falta la colocación de más boyas de amarra en diferentes puntos para el servicio, ya general, ya particular, del atraque de buques

como las tiene nuestra vecina Marsella y tantos otros puertos de semejantes condiciones.

Mas dejemos á un lado ya la enumeración de tantas y tan notables deficiencias, para venir á parar á la que nosotros entendemos como la más primordial de todas, y nos referimos al Dique de carena.

Lo dijimos y lo hemos de repetir en todos los tonos. Cada año que se pasa ahora sin existir en Barcelona este primer auxiliar de la marina en los puertos de primer orden, mayormente con las modernas condiciones de los buques, es un nuevo barrón que cae sobre las esferas oficiales que deben dar solución al expediente que tiene elevado á la Superioridad la Junta del Puerto.

**Dique de carena.**—El Dique lo necesitaban antes los buques de vela para forrar en cobre cada 4 ó 5 años y hacer una que otra reparación en el casco ó por avería á causa de algún siniestro. Hoy lo necesitan los vapores cada 4 ó 5 meses para limpiar sus fondos y para las frecuentes reparaciones de la maquinaria, amén de las averías por accidentes de mar.

Pero no es este solo servicio que vienen á prestar tales establecimientos, sino la utilidad que reportan á la población á que pertenecen con las muchas industrias que entran en los trabajos y materiales empleados en las obras, pertrechos y provisión de las embarcaciones.

Y lo más bochornoso para Barcelona es que los vapores tengan que irse á Marsella en busca de dique, y con este viaje exclusivo para tal operación se ocasione un mayor gasto improductivo al naviero.

Larga es la historia de las gestiones practicadas y procedimientos consumidos por parte de la Junta para llegar á este *desideratum*, y nada menos que ocho años nos hemos pasado clamando casi en vano en el seno de la misma por tan *bello ideal*. Se comprenderá que así nos expresemos dando á conocer tres diferentes proposiciones á tal objeto presentadas.

Una en el año 1885 decía así:

«Los vocales que suscriben, poseidos de la necesidad cada día más apremiante de que no se demore más la construcción del dique, cuyo proyecto fué aprobado y se autorizó á la Junta para su instalación;

Considerando que para llevar á cabo tal obra han de consumirse un par de años y se hará sentir todavía más en aquella época la falta de tan esencial elemento para la reparación y frecuentes atenciones de la marina en general;

Considerando que tal establecimiento es remunerativo, puesto que su costo se amortiza con sus propios ingresos, hasta rendir, si se quiere, beneficio para la Junta, al mismo tiempo que asegura bastante economía á los navieros, por no ser especulativa la administración de las obras;

Considerando que la existencia de ese nuevo factor de las comodidades y recursos de un puerto ha de proporcionar también mayor vida á diferentes industrias, á la construcción naval y á las faenas marineras, sin causar ningún gravamen á los intereses del Estado ni á los arbitrios que satisface el comercio;

Considerando que conviene tener concluída la citada obra aplicada al carenaje de los buques cuando se pueda instalar al abrigo del muelle de «Cataluña», el cual se irá adelantando en breve tiempo;

Considerando, por último, que tan luego quede convertido en dársena el interior del puerto—en virtud del cerramiento de tal muelle—ha de ser, si ya no lo es, hasta de honra nacional poder contar con la utilidad que presta en ciertos casos fortuitos á la Marina de guerra este complemento de los servicios que requiere la navegación, sobre todo con los modernos cascos de hierro;

Tienen la honra de someter á la Junta la siguiente proposición:

«Que el Director Ingeniero de las Obras del Puerto se ocupe con preferente atención, y bajo el carácter de urgente, de formalizar las conclusiones para contratar la construcción del dique proyectado y aprobado por la Superioridad, á fin de contar con tal mejora en el puerto dentro un par de años, cuando más, que tomará su construcción, ó menos á ser posible, á juicio de la Dirección facultativa de las obras.

Barcelona 10 de noviembre de 1885.—*E. Amengual*.—*E. Casariego*.—*G. Peira*.—*S. García*.—*J. B. Morera*.—*R. Bosch*».

Otra proposición del año 1886 estaba así concebida:

«Considerando que es de rigurosa necesidad el que se activen las obras del puerto de Barcelona, como también los asuntos pendientes de resolución, así en la Dirección facultativa como en la Superioridad, referentes á esta Junta del Puerto;

Atendido á que no pueden diferir por más tiempo los Vocales que suscriben el demostrar la impaciencia que les produce la lentitud que se nota en todas las operaciones (so pena de que se les atribuya en el cargo que desempeñan una indiferencia que está lejos de su ánimo), tienen la honra de presentar á la Junta la siguiente proposición:

«Sin perjuicio de acometer y adelantar los trabajos de las demás obras aprobadas, se declara urgente, y debe procederse sin más retardo á la construcción del muelle de Cataluña, y á la del Dique de carena, que sea un hecho la reparación necesaria de la escollera del Este, durante el presente año; y que se recabe el poder plantear lo antes posible la reforma del Reglamento de policía de muelles.

Barcelona 15 de julio de 1886.—*E. Amengual*.—*G. Peira*.—*R. Bosch*.—*E. Casariego*».

Y por último la proposición presentada al principio del corriente año se contenía en los siguientes términos:

«En atención á que se ha llegado al año 1888, haciéndose cada vez más vergonzosa, á la par que evidente, la falta del necesario Dique de carena en el Puerto de Barcelona; y en el estado actual del proyecto sólo depende de la Superioridad que se disponga su inmediata construcción, aunque se considere el sistema propuesto por la mayoría de la Junta de carácter interino, con tal de que funcione lo antes posible este importante factor de los servicios generales en un puerto de primer orden, como aspiramos que sea el de la primera plaza mercantil de la Península; los Vocales que suscriben tienen la honra de someter á la Junta la siguiente proposición:

«Que sin más demora, pues no se necesitan ya nuevos estudios ni previo dictamen especial; y sin perjuicio de otros primordiales asuntos sujetos á la aprobación de la Superioridad, se verifique el nombramiento de la Comisión que se acordó nombrar, para que pase á Madrid á recabar del Excmo. Sr. Ministro de Fomento la consabida autorización para mandar construir el anhelado dique de nuestro puerto; y que con la posible urgencia vaya á cumplir la Comisión su interesante y honroso cometido.»

Barcelona 5 de enero de 1888. — *E. Amengual.* — *A. Peira.*

Mas vamos á finalizar el año 1888 y no parece dé señales la Superioridad de resolver sobre este punto á pesar de las visitas al puerto con aparente influencia que han hecho durante el Certamen universal, algunos Ministros y altos funcionarios, además de varios personajes ó llámense hombres de gobierno; y últimamente S. A. la Infanta Isabel, en cuya presencia se hizo la ceremonia de colocar la primera piedra del titulado muelle de Cataluña, ceremonia que mucho tememos no pase de aquí por algún tiempo; tal es la desconfianza que debe inspirar la vacilación que se nota en semejante obra, y el anhelo que sentimos por nuestra parte de verla cuanto antes ejecutada, ya que de ella depende también el necesario abrigo para la instalación del Dique de carena de que se trata, conforme lo tiene propuesto la Junta como más hacedero, dada la dificultad ó gran coste de construcción de uno seco anteriormente proyectado.

Cuando se llega á tal extremo de poca actividad y al propio tiempo se ven ejemplos en el extranjero como un Manchester donde se acomete con bríos la colosal obra de abrir un canal á la navegación cuyo objeto es tener puerto; hasta en Portugal un Lisboa que convierte en Docks su ribera sobre el Tajo; y en América una joven capital como Buenos Aires en análoga empresa de más empuje todavía sobre El Plata: Cuando en España misma es de admirar lo que acaba de publicar la *Ilustración Española y Americana* respecto Bilbao, y se telegrafía de Las Palmas haberse celebrado con gran regocijo el que hayan recalado en el nuevo puerto de Luz hasta 100 vapores de travesía durante el mes de

octubre, merced á los esfuerzos de dar facilidades al comercio marítimo de tránsito: Cuando se tiene la vecindad de un Marsella con su media docena de diques ocupado casi constantemente alguno de ellos por la bandera española: Cuando se medita, por fin, sobre todo lo expuesto y algo más que para no ser difusos nos abstenemos de referir, pero que no se escapa á la penetración del inteligente lector; se confirma la verdad de nuestras apreciaciones y se justifica la razón de nuestro proceder exponiendo estas amargas verdades.

Si Barcelona abriendo el palenque del trabajo en el recinto de su hermoso Parque, ha sabido poner el sello de su renombre como *gran ciudad*, sea sin más dilación su ya grandioso puerto el complemento de tal conquista; pues por más que se tenga hecho, y somos los primeros en proclamarlo, queda todavía mucho por hacer, según dejamos apuntado, que debiera haberse visto terminado en 1888, año de la Exposición Universal.

Verdad es que abrigó el puerto, en su actual sér y estado, con aparente comodidad un buen número de los variados buques de guerra que se congregaron en estas aguas al venir á inaugurar S. M. la Reina Regente la celebración del Certamen; pero hay que tener en cuenta haber sido durante la buena época del año, si bien, y esto favorece más todavía nuestra buena localidad, bajo el punto de vista hidrográfico, la Naturaleza nos concedió una benignidad tal de condiciones atmosféricas durante las cuatro estaciones, que, salvo contados días del invierno, es constantemente soportable el rudimentario fondeadero de Barcelona; por más que, no hay que olvidar, no es lo bastante esta buena condición de general provecho, para una plaza mercantil como la antigua Barcino, y por consiguiente queda subsistente nuestra tesis de falta de dársenas para completo abrigo y extensión de muelles: falta de Dique de carena, y de las demás mejoras que se dejan mencionadas, y cuyas deficiencias no se cohonestan tampoco, como alguna vez se ha intentado, con las apreciaciones que al vuelo y casi por referencia pudo hacer Mr. Laroche al escribir su estudio sobre varios puertos.

El remedio en gran parte á tanto mal, conforme lo dijimos en el Congreso económico, está en dar más autonomía á las Juntas de Puerto para evitar las trabas de un complicado y tardío expedienteo por cada cosa, y menos cuidados á cargo del Ingeniero director de las obras, que á su principal tarea correspondiente á su empleo añade el asumir una especie de administración del gran movimiento ó tráfico comercial independientemente de la construcción técnica del puerto; cuando esta dirección marítima mercantil debe ser desempeñada por un Jefe especial de muelles, llámese ó no Comisario, cual se tiene propuesto en la modifi-

cación del Reglamento hace años concebida, y cuya tardanza en ser aprobada prolonga los disgustos que ocasiona este anormal estado en que se hallan sujetos los navieros é importadores de mercancías en general, y les hace saber á todos lo que es nuestro tema: «El Puerto de Barcelona en 1888».

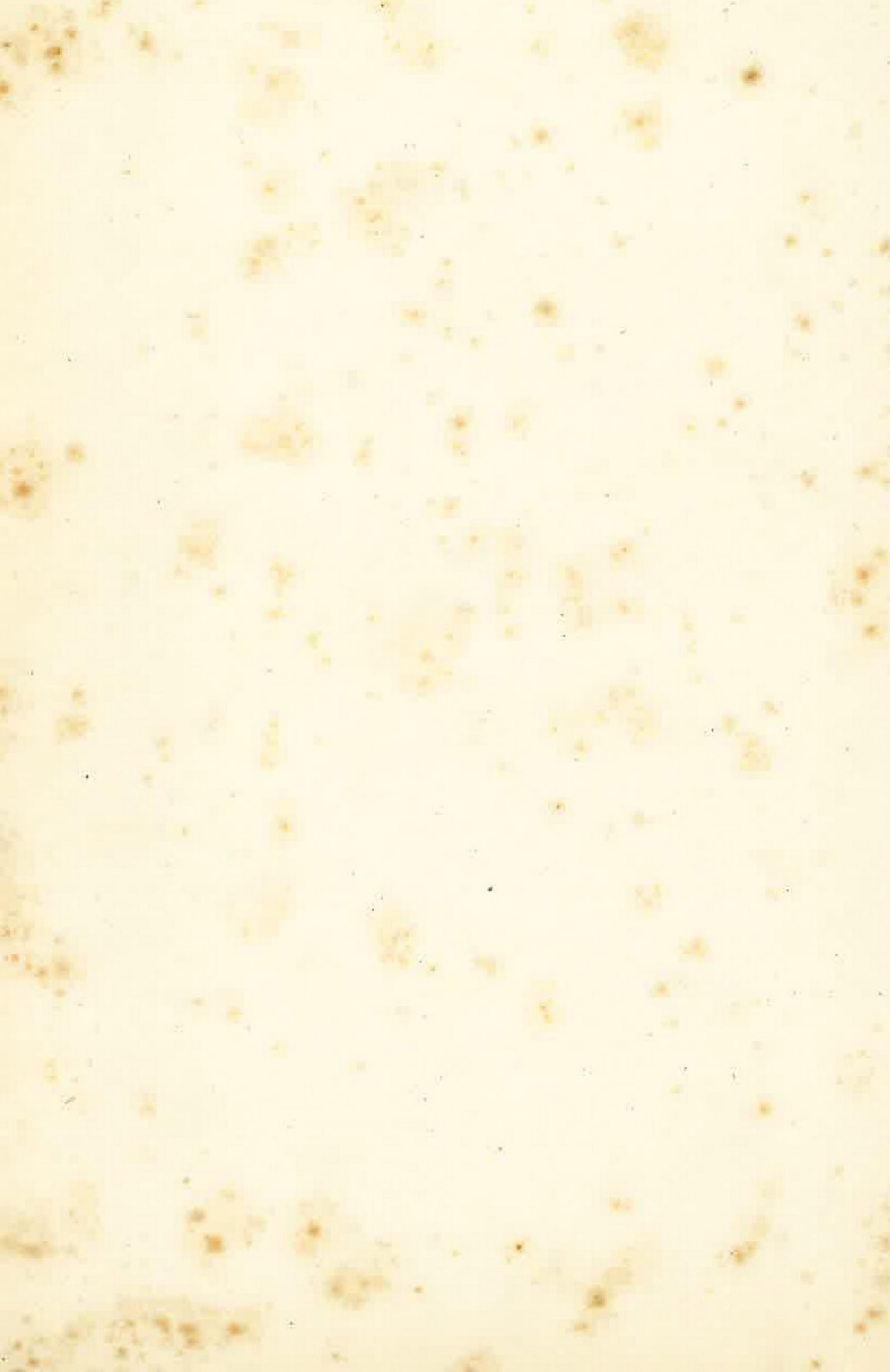
Mas concluyamos, con un rasgo sobrado elocuente ya para demostrar la lentitud que han tenido los trabajos de referencia, y el temor de las vastas reformas que trata de introducir la Dirección facultativa.

Pronosticamos que además de haberse abierto á la navegación el tan costoso Istmo de Suez desde que se viene construyendo nuestro puerto, se abrirá igualmente su hermano en América, el no menos casi insuperable Istmo de Panamá, y cuantos istmos de importancia existen en el mundo, como el de Corinto, Mar Báltico, etc., etc , que ya se abren, antes de que se terminen (si Dios no lo remedia pronto) las indispensables obras que han de constituir la bondad del puerto de Barcelona, colocándolo así á la altura que ya debía haberse encontrado á la fecha tantas veces repetida de 1888.

Barcelona 1.º de noviembre de 1888.

E. AMENGUAL.

---



3626

COM 1/1-2

40

Reg. 3652

(623.2) (46.71 Bar) Ame

